**Implementace parkovacích stáni u dobíjecích stanic (DS) do ZPS**

**Předpoklady**

Řešeno je parkování u tzv. pomalých DS s max příkonem 2x22 kW (odpovídá dotačnímu programu).

Tyto DS budou využívány primárně 3 skupinami uživatelů:

a) uživatelů ze skupiny držitelů dlouhodobých POP (rezidenti, abonenti, vlastníci)

b) uživatelé se vztahem k území, kteří ale nejsou držiteli POP (nejčastěji zaměstnanci)

c) občasní/náhodní návštěvníci, kteří po dobu návštěvy lokality z jiných důvodů využijí možnosti dobít si baterii vozidla, a současně akceptují omezení na výkonu DS.

**Možná východiska:**

1. Parkování a vyhrazení parkovacích stání u DS je v ZPS bráno jako nesystémový prvek a nutné zlo a přívětivost jejich využití není prioritou.
2. Nastavený mechanismus by měl být k uživatelům maximálně přívětivý a z jejich pohledu představovat minimální bariéru při provozování/využívání BEV.

ad 1) v těchto případech je nejsnazší stanovit max dobu pro stání u DS s tím, že překročení této doby je přestupek a případné negativní důsledky této úpravy prostě neřešit (že nedojde k plnému dobití, že si ani s nástupem smart grid technologií nebude možno zvolit program pro dobíjení, že po uplynutí pevně stanovené doby bude nutno vozidlo přeparkovat apod.).

ad 2) zde je nutno zejména v případě rezidentů a částečně i abonentů nastavit systém v max míře tak, aby dobíjené bylo pro tyto subjekty doplňkem parkování jako takového a byly eliminovány výše uvedená negativa.

**Z pohledu zejména rezidentů by měl být zvolený systém v maximální míře obdobou tzv. domácího dobíjení.** **Pokud by** nastavený **systém odpovídal** spíše **variantě 1)**, je nutno si uvědomit, že se pro ty provozovatele BEV (resp. zájemce o jejich pořízení), kteří nemají dostatečnou škálu možností neveřejného dobíjení (vlastní nemovitost, DS v zaměstnání) jedná o **značně demotivující prvek**.

Uvedené by do jisté míry mohlo odlišit rozdělení dne do dvou časových úseků … den/noc … ve kterých by se úprava lišila. Problematické by ale bylo nastavení těchto úseků, resp. jak se bude řešit např situace, kdy rezident přijede domů např. v 17-19 h, což zcela běžné? Budu moci nechat vozidlo stát u DS až do rána, nebo budu nucen je ještě ten den přeparkovat?

**Otázky k řešení:**

1. Jaké informace lze získat z DS a systémů pro jejich správu (zda je vozidlo připojeno či nikoli, jak je připojeno dlouho, jaký tarif si uživatel zvolil, zda stále připojené vozidlo již ukončilo dobíjení a kdy se tak stalo).
2. Lze využít platby za dobíjení i pro případnou úhradu platby za parkování?
3. Lze v tomto případě odlišit držitele POP, kteří by po ukončení dobíjení za parkování nemuseli platit od ostatních uživatelů?

Poznámky

1 500 DS/ 3 000 PS … 22 správních obvodů (SO) … cca 70 DS/140 PS na 1 SO

Veřejná parkoviště TSK

35 … z toho 4 P domy (ve 2 jsou DS) … 7 parkovišť má méně než 100 PS

P+R TSK

20 parkovišť … 10 má méně než 100 PS … 7 parkovišť je bezplatných

P+R DPP

3 parkoviště